Deutscher Bundestag **Drucksache 14/9763**

14. Wahlperiode 09. 07. 2002

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hans-Michael Goldmann, Hildebrecht Braun (Augsburg), Rainer Brüderle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 14/9284 –

Notfallschlepper für die Nord- und Ostsee

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit dem Pallas-Unglück in der Deutschen Bucht verspricht die Bundesregierung, mehr zu tun für die Sicherheit der Nord- und Ostsee.

Doch trotz einiger positiver Ansätze, wie die Einrichtung des Havariekommandos im Dezember letzten Jahres, lässt die Bundesregierung konsequent die Wünsche und Vorstellungen der Fachleute von der Küste unberücksichtigt. Dies war z. B. bei der Neuorganisation der Seeunfalluntersuchung der Fall.

Nach dem im Bundesausschreibungsblatt vom Mai 2002 eröffneten Interessenbekundungsverfahren für Notfallschlepper auf der Nord- und Ostsee, scheinen die Bedenken der Küste wieder nicht berücksichtigt zu werden.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Frage der Vorhaltung staatlicher Notschleppkapazität wird seit längerem eingehend diskutiert und ist Bestandteil politischer Forderungskataloge (u. a. auch Beschluss des Deutschen Bundestages vom 8. Februar 2001, Bundestagsdrucksachen 14/2684 und 14/3294) sowie des Berichtes der unabhängigen Expertenkommission „Havarie Pallas“.

In der interministeriellen Projektorganisation „Maritime Notfallvorsorge“ wurde unter Federführung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) in der Teilprojektgruppe „Notschleppen“ das Thema aufwändig wissenschaftlich aufgearbeitet. Dabei wurden unter anderem Gutachten des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, Bremen, über Verkehrs- und Unfallentwicklung, Deutscher Wetterdienst/Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Hamburg, zu Umweltbedingungen, Computersimulationen am Schiffsführungssimulator des Instituts für Schiffsbetrieb, Seeverkehr und Simulation, Hamburg, Trossenzugberechnungen und Schiffsmodellversuche der Bundesanstalt für Wasserbau bei der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt, Hamburg, zur Erarbeitung der neuen Notschlepp-

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen vom 4. Juli 2002 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

konzeption herangezogen. Über die im Mai 2001 beschlossene neue Notschleppkonzeption wurde der Deutsche Bundestag bereits grundlegend durch den 2. Sachstandsbericht der Projektgruppe „Maritime Notfallvorsorge“ (Bundestagsdrucksache 14/7291) unterrichtet. Mit Umsetzung der neuen Notschleppkonzeption wird ein klarer Paradigmenwechsel vollzogen und das flächendeckende Vorhalten ausreichender Notschleppkapazität als staatliche Aufgabe der Daseinsvorsorge zum Schutz der deutschen Küsten vor den Folgen einer Schiffshavarie anerkannt.

Grundlegende Neuerung ist auch, dass die Ostsee aufgrund des durch Gutachten festgestellten Gefährdungspotenzials in diesen Bereich des Küstenschutzes einbezogen wird. Erstmalig werden hier von staatlicher Seite Notschleppkapazitäten vorgehalten, mit denen in stufenweisem Aufbau ein gleichwertiges Schutzniveau mit Eingreifzeiten von max. 2 Stunden ermöglicht wird wie in der Nordsee. Die Umsetzung des neuen Notschleppkonzeptes stellt somit eine wesentliche Maßnahme zur nachhaltigen Verbesserung der maritimen Notfallvorsorge dar.

1. Auf welcher wissenschaftlichen Grundlage bzw. welchen Gutachten hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Teilprojektgruppe Notschleppen die Tiefgangsbeschränkung von 6 Meter festgelegt?

Die Teilprojektgruppe „Notschleppen“ hat in der Erkenntnis, dass das Abschleppen des Havaristen „Pallas“ u. a. an bestimmten, äußerst schwierigen Betriebs- und Umweltbedingungen gescheitert ist, wozu auch die vor Ort vorhandene Wassertiefe zählte, den für Notfallschlepper wünschenswerten maximalen Tiefgang von 6 Metern festgelegt. Kriterien der Leistungsfähigkeit von Notfallschleppern sind die Zugkraft, die Geschwindigkeit, die Seetüchtigkeit und – aufgrund der topographischen Gegebenheiten der deutschen Küsten – ein bei voller Erbringung der Leistungskriterien für Zugkraft, Geschwindigkeit und Seetüchtigkeit möglichst geringer Tiefgang.

2. Von wem und mit welcher Begründung ist gegenüber der Bundesregierung an dieser Tiefgangsbeschränkung auf 6 Meter Kritik geübt worden?

Gegenüber der Bundesregierung ist bezüglich der Tiefgangsbeschränkung Kritik u. a. von Umwelt- und Interessenverbänden, von Kreisen und Kommunen an den deutschen Küsten sowie seitens des Schleswig-Holsteinischen Landtages geübt worden. Begründung für die Kritik war vor allem die Annahme, dass die für Notfallschlepper erforderliche Zugkraft, Geschwindigkeit und Seetüchtigkeit bei einer derartigen Tiefgangsbeschränkung nicht zu realisieren wäre. Ein weiteres Anliegen von Kritikern war es auch, den derzeit von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes für die Nordsee gecharterten deutschen Hochseeschlepper auch zukünftig unter Vertrag zu halten.

3. Wie beurteilt die Bundesregierung die o. g. Kritik an dieser Tiefgangsbeschränkung?

Nach dem heutigen Stand der Technik sowie nach Aussagen von deutschen Werften ist es schiffbaulich möglich, die Forderungen der Teilprojektgruppe „Notschleppen“ an Notfallschlepper zu realisieren. Ein weniger tief gehender Notfallschlepper, der die Leistungsanforderungen voll erbringt, hat bei ansonsten gleichen Eigenschaften beim Einsatz vor den deutschen Küsten Vorteile gegenüber einem tiefer gehenden Schlepper.

4. Hat der Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Jürgen Trittin, seine in einem Brief vom 3. Dezember 2001 geäußerten Bedenken gegen die Beschränkungen des Tiefgangs und des Pfahlzugs des Notfallschleppers für die Nordsee aufgegeben?

   Wenn ja, warum?

Den geäußerten Bedenken hinsichtlich der Tiefgangsbeschränkung wird durch das eingeleitete Interessenbekundungsverfahren Rechnung getragen. Der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen ist sich mit dem Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit einig, dass die Aufrechterhaltung mindestens des bestehenden Sicherheitsstandards vorrangig ist. Um keine Sicherheitslücke entstehen zu lassen, wurden für eine Übergangszeit (16. April 2002 bis 15. Oktober 2002, mit Verlängerungsoption um sechs Monate) Ausschreibungsbedingungen für den Nordseeschlepper formuliert, die der existierenden deutschen Hochseeschleppkapazität die erfolgreiche Teilnahme am Wettbewerb ermöglicht hat.

5. Aus welchem Grund wurde im Sachstandsbericht Projektgruppe zur Verbesserung der maritimen Notfallvorsorge zur Bewertung und Umsetzung der Empfehlungen der unabhängigen Expertenkommission „Havarie Pallas“ vom 18. Oktober 2001 die Tiefgangsbeschränkung auf 6 Meter für den Nordseeschlepper nicht angeführt?

Der zweite Sachstandsbericht der Projektgruppe „Maritime Notfallvorsorge“ führte aus redaktionellen Gründen nicht alle technischen Details explizit auf.

6. Soll die Tiefgangsbeschränkung von 6 Meter, die im Abschlussbericht der Teilprojektgruppe Notschleppen (von der Projektgruppe zur Verbesserung der maritimen Notfallvorsorge zur Bewertung und Umsetzung der Empfehlungen der unabhängigen Expertenkommission „Havarie Pallas“) für die zu charternden Notfallschlepper festgelegt wurde, auch Eingang in den Abschlussbericht von der Projektgruppe zur Verbesserung der maritimen Notfallvorsorge zur Bewertung und Umsetzung der Empfehlungen der unabhängigen Expertenkommission „Havarie Pallas“ finden?

Ja.

7. Warum hat die Bundesregierung bei der Ausschreibung des Notschleppers im Januar 2002 in Abweichung der Ergebnisse der Teilprojektgruppe Notschleppen den Tiefgang auf 7,5 Meter und nicht auf 6 Meter beschränkt?

Für die Bundesregierung ist während der Umsetzung des neuen Notschleppkonzeptes vorrangig, dass mindestens der derzeitige Sicherheitsstandard erhalten bleibt und keine Sicherheitslücke entsteht. Gleichzeitig sollte für eine begrenzte Übergangszeit sichergestellt werden, dass die vorhandene deutsche Hochseeschleppkapazität nicht (von vornherein) von einer Bewerbung ausgeschlossen wird.

8. Wie begründet die Bundesregierung die im Abschlussbericht der Teilprojektgruppe Notschleppen und in dem gestarteten Interessenbekundungsverfahren gemäß § 7 Bundeshaushaltsordnung zur Charterung eines Notfallschleppers „Nordsee“ festgesetzte Tiefgangsbeschränkung auf 6 Meter?

Auf die Antwort zu den Fragen 1 und 3 wird verwiesen.

9. Welche Verkehrsuntersuchungen und Prognosen für die Nord- und Ostsee liegen den Ergebnissen der Teilprojektgruppe Notschleppen zugrunde?

Den Ergebnissen der Teilprojektgruppe „Notschleppen“ liegt die vom Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), Bremen, im Auftrag des BMVBW erstellte „Aufbereitung statistischer Daten zu Schiffsverkehren in Nord- und Ostsee“ von Oktober 2000 zu Grunde. In dieser Studie wurden Verkehrszahlen auf der Basis von Lloyds Voyage Records sowie von Daten aus den Verkehrszentralen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) wie Schiffsanzahl, Schiffstypen, Schiffsgrößen, aus dem ersten Quartal 2000 für ausgewählte Gebiete der deutschen Nord- und Ostseeküsten erfasst und ausgewertet. Enthalten in der Aufbereitung sind auch Verkehrsprognosen hinsichtlich der Schiffsbewegungen in den deutschen Küstengebieten bis ins Jahr 2010, die aus bekannten Tendenzen einzelner Schifffahrtsmärkte abgeleitet wurden. Für den Ostseeraum wurden mit dieser Studie erstmals belastbare Zahlen über das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsstruktur aufbereitet.

10. Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung die Entwicklung des Verkehrs in der Nord- und Ostsee (Offshore Windkraftwerke, Großcontainerschiffe, Tiefwasserhafen, Flussvertiefungen, Erhöhung des Verkehrsaufkommens mit den baltischen Staaten) bei der Entwicklung des Notschleppkonzeptes berücksichtigt?

    Wenn ja, bis zu welchem Zeitpunkt, und wenn nein, warum nicht?

Zunächst wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen. Die sich durch die Errichtung von Offshore-Windkraftanlagen und durch den Bau von Tiefwasserhäfen ggf. ergebenden erhöhten Risiken für den Schiffsverkehr werden im Rahmen der Prüf- und Genehmigungsverfahren für diese Anlagen betrachtet und ggf. mittels geeigneter Maßnahmen und Auflagen kompensiert.

11. Ab welcher Wetterlage werden von den Notschleppern die Bereitschaftspositionen eingenommen und warum?

Die Bereitschaftspositionen werden bei einer Sturmwarnung des Deutschen Wetterdienstes ab Windstärke 8 Beaufort (Bft.) (ohne Böen) eingenommen. Grundlage für die im Notschleppkonzept der Teilprojektgruppe „Notschleppen“ vorgesehenen Eingreifzeiten und Ausrichtung der technischen Ausstattung der Schlepper ist neben anderen Einflussgrößen eine zu Grunde gelegte Bemessungswindstärke von 9 Bft. Im Rahmen der Umsetzung des Notschleppkonzeptes führt die Besetzung der Bereitschaftspositionen ab einer Windstärke von 8 Bft. zu einer weiteren Erhöhung der Sicherheit.

12. Welche Probefahrtgeschwindigkeit haben die Mehrzweckschiffe der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und wie verringert sich diese bei schwierigen Wetter- und Seegangsbedingungen?

Die drei zurzeit im Einsatz befindlichen Mehrzweckschiffe der WSV des Bundes erreichen folgende Probefahrtgeschwindigkeiten:

Mellum: 15,2 kn
Neuwerk: 15,0 kn
Scharhörn: 13,2 kn

Die tatsächliche Fahrgeschwindigkeit (Fahrt über Grund) hängt im Wesentlichen von den jeweiligen Strömungs-, Wind- und Seegangsverhältnissen ab und kann sowohl über als auch unter der Probefahrtgeschwindigkeit liegen. Deshalb

sind verallgemeinernde Angaben über eine Geschwindigkeitsverminderung bei Schlechtwetter nicht möglich.

13. An wie vielen Tagen müssten nach Kenntnis der Bundesregierung bei den Windstärken 5, 6, 7, 8 bzw. 9 die Notfallschlepper ihre jeweilige Bereitschaftsposition einnehmen?

Die derzeitige Regelung mit der Einnahme von Bereitschaftspositionen in der Nordsee durch die Mehrzweckschiffe der WSV wurde erst im Oktober 2001 eingeführt, so dass Angaben über die Anzahl von Tagen, an denen diese Positionen eingenommen wurden, über einen längeren Zeitraum noch nicht zur Verfügung stehen. Nach den Aufzeichnungen des Deutschen Wetterdienstes ist im statistischen Jahresmittel vor den Küsten der Bundesrepublik Deutschland mit folgenden prozentualen Häufigkeiten von Windstärken zu rechnen:

Sturm (Windstärke 8 bis 9 Bft.) und mehr	3,5 %
Starkwind (Windstärke 6 bis 7 Bft.)	18 %
Mäßiger Wind (Windstärke 4 bis 5 Bft.)	38 %

14. Erhöht sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Wahrscheinlichkeit einer Schiffshaverie bei verminderter bzw. schlechter Sicht?

Bei Havarien spielen in der Regel verschiedene, sich zum Teil überlagernde Umstände zusammen. Eine grundsätzliche Erhöhung der Wahrscheinlichkeit für Havarien nur durch verminderte bzw. schlechte Sicht lässt sich aus den vorliegenden Erkenntnissen nicht ableiten.

15. Wenn ja, wurde dieser Umstand bei der Festsetzung der Bereitschaftsposition für die Notschlepper berücksichtigt, wenn nein, warum nicht?

Auf die Antwort zu Frage 14 wird verwiesen.

16. Auf welche Weise stellt nach Kenntnis der Bundesregierung die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sicher, dass auch bei einem Besatzungswechsel oder ähnlichem die Bereitschaftspositionen der Notschlepper besetzt sind?

Erforderliche Hafenaufenthalte für Besatzungswechsel, Versorgung usw. dürfen 16 Stunden im Monat nicht überschreiten. Die verbleibenden Notschlepper decken in einem solchen Fall kurzfristig die vakante Position mit ab. Bei langfristigen Ausfällen eines Fahrzeuges, wie z. B. Werftliegezeiten, werden gemäß interner Regelung die Bereitschaftspositionen der verbleibenden Notschlepper durch Verlegung optimiert.

17. Bis zu welcher Windstärke kann nach Kenntnis der Bundesregierung in der Nord- bzw. Ostsee ein Havarist sicher vor Anker liegen?

Die vor Ort herrschende Windstärke ist nur ein Kriterium von vielen, das bei der Möglichkeit des sicheren Vor-Anker-Liegens von Havaristen zu betrachten ist. Weitere Kriterien sind z. B. Windrichtung, Seegangshöhe, Seegangsrichtung, Wassertiefe, Beschaffenheit des Ankergrundes, Schiffstyp und -größe, Beladungszustand, Tiefgang, Windangriffsfläche. Eine generelle Aussage zu dieser Frage ist deshalb nicht möglich.

18. Bis zu welcher Windstärke kann nach Kenntnis der Bundesregierung in der Nord- bzw. Ostsee ein Havarist eine Notankerung durchführen?

Die vor Ort herrschende Windstärke ist nur ein Kriterium von vielen, das bei der Möglichkeit der Notankerung von Havaristen zu betrachten ist. Weitere Kriterien sind z. B. Windrichtung, Seegangshöhe, Seegangsrichtung, Wassertiefe, Beschaffenheit des Ankergrundes, Kurs des Schiffes, Geschwindigkeit, Manövrierfähigkeit, Schiffstyp und -größe, Beladungszustand, Tiefgang, Windangriffsfläche. Eine generelle Aussage zu dieser Frage ist deshalb nicht möglich.

19. Wann, wo und bei welchen Wetterbedingungen wurde nach Kenntnis der Bundesregierung ein Notschleppeinsatz bzw. eine Bergung erfolgreich durchgeführt, bei denen die ausgesteckte Ankerkette des Havaristen mit Hilfe eines Suchankers oder Draggens aufgenommen wurde?

Die Möglichkeit, mit diesen Hilfsmitteln und dieser Vorgehensweise über ein Instrument in der Havariebekämpfung zu verfügen, stellt eine positive Erweiterung des Handlungsspielraums im Rahmen der Gefahrenabwehr dar. Erfahrungen in Notfalleinsätzen aus jüngerer Vergangenheit liegen hier noch nicht vor. Es wurden jedoch von den Mehrzweckschiffen der WSVzu Übungszwecken erfolgreich Ankerketten mit Hilfe eines Suchankers aufgenommen.

20. Aus welchen Gründen wird nach Kenntnis der Bundesregierung von der Teilprojektgruppe Notschleppen für den in der Nordsee stationierten Notschlepper bei einem Neubau keine „Eisklasse“ gefordert?

Im Gegensatz zur Ostsee bleibt die Nordsee erfahrungsgemäß auch in strengen Wintern eisfrei; lediglich im Mündungstrichter der Elbe ist abgehendes Eis aus der Oberelbe anzutreffen. Daher wurde von der Teilprojektgruppe Notschleppen bei den in der Nordsee zu stationierenden Notschleppern keine Eisverstärkung für erforderlich gehalten.

21. Aus welchen Gründen wird nach Kenntnis der Bundesregierung von der Teilprojektgruppe Notschleppen für den in der Ostsee stationierten Notschlepper bei einem Neubau eine gemäß Germanischer-Lloyd(GL)-Eisklasse „E2“ gefordert?

In den von der Teilprojektgruppe „Notschleppen“ definierten Eingreifbereichen in der Ostsee ist regelmäßig mit Eiswintern zu rechnen. Für die dort anzutreffenden Eisverhältnisse hält die Teilprojektgruppe „Notschleppen“ für seegehende Schiffe – hierzu zählen auch die Notschlepper – die Eisklasse E 2, d. h. für eine ebene Eisdecke mit einer Dicke von 0,60 m, für ausreichend.

22. Bis zu welcher Eisstärke bzw. bei welchen Eisbedingungen können Schiffe mit einer GL-Eisklasse „E1“, „E2“ bzw. „E3“ eingesetzt werden?

Diese Frage kann so allgemein nicht beantwortet werden, weil die physikalischen Eigenschaften von Eis stark abhängig von der Entstehung und dem Alter des Eises sind. Die Eisklassen des Germanischen Lloyd (GL-Eisklassen) stehen in keinem Verhältnis zu Fahrtgebieten oder darin vorkommenden Eisbedingungen. GL-Eisklassen sind Eisverstärkungen vor allem in der vorderen Hälfte des Schiffsrumpfes in der Nähe der Konstruktionswasserlinie des Schiffes. Diese Eisverstärkungen bieten dem Schiff in der Fahrt im Scholleneis

(z. B. im Konvoi hinter einem Eisbrecher) mehr Sicherheit, weil die Bereiche des Schiffsrumpfes, in welchen die Eisschollen vorkommen, gegen Kollisionen mit den Eisschollen besser geschützt sind. Deshalb fahren Schiffe mit niedriger Eisklasse im Konvoi nur dicht hinter einem Eisbrecher, während eine höhere Eisklasse Fahrten weiter hinten im Konvoi oder Alleinfahren zulässt.

23. Welche Eisklasse haben die Mehrzweckschiffe der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung aus welchem Grund?

Die beiden WSV-Mehrzweckschiffe „Mellum“ und „Neuwerk“ sind für den Eisaufbruch in der Ostsee konzipiert worden, sie haben dort auch die Aufgaben des 1998 außer Dienst gestellten Eisbrechers „Hanse“ übernommen. Beide Schiffe haben deshalb die Eisklasse E 3 für Schiff und Maschine, die „Neuwerk“ zusätzlich den Klassenzusatz „ICEBREAKER“ gemäß den Bauvorschriften des Germanischen Lloyd. Auch der in der Ausschreibung befindliche Neubau eines weiteren Schadstoffunfallbekämpfungsschiffes (SUBS) für die Ostsee erfüllt die vorgenannten Vorschriften; er wird nach seiner Indienststellung in 2004 die Aufgaben des WSV-Eisbrechers „Stephan Jantzen“ übernehmen. Die „Scharhörn“ besitzt die Eisklasse E – Einsatz bei Treibeis im Küstengebiet, ausgelegt für eine ebene Eisdecke von 0,40 m Dicke – entsprechend ihrem ursprünglichen Einsatzgebiet in der Nordsee.

24. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung bei einem Vollbrand eines Großcontainerschiffes (über 6 500 Containerstellplätze) eine Feuerlöschleistung zur „Bekämpfung von Bränden im Anfangsstadium und Rettung in unmittelbarer Nähe der brennenden Anlage“ (FF1) ausreichend oder ist eine Feuerlöschleistung in einem solchem Fall zur „Dauerbekämpfung von Großbränden und Kühlung von Teilen der brennenden Anlage“ (FF2 bzw. FF3) erforderlich?

Gemäß § 35 Abs. 2 des Bundeswasserstraßengesetzes ist die Zuständigkeit des Bundes auf den „verkehrsbezogenen“ Feuerschutz auf den Seewasserstraßen beschränkt. Die allgemeine Brandbekämpfung zum Schutz von Leben und Sachgütern obliegt den Küstenländern in ihrem jeweiligen örtlichen Zuständigkeitsgebiet. In der Erkenntnis, dass die Schiffsbrandbekämpfung – unabhängig von ihrem Zweck – im Einsatzfall einheitlich ausgeführt werden muss, bestehen zwischen dem Bund und den Küstenländern entsprechende Vereinbarungen, nach denen sowohl die feuerwehrtechnische Ausstattung der Einsatzfahrzeuge, zu denen auch die Mehrzweckfahrzeuge des Bundes gehören, als auch Art und Umfang des vorzuhaltenden mobilen feuerwehrtechnischen Geräts zwischen den Partnern der Vereinbarung abgestimmt wird. Für die Bekämpfung schwerer Brandkatastrophen auf See können im Rahmen der Vereinbarungen weitere Spezialschiffe, wie z. B. seegängige Feuerlöschfahrzeuge der Berufsfeuerwehren, die aufgrund ihrer Spezialisierung über höhere Brandbekämpfungskapazitäten verfügen, hinzugezogen werden. Die Bundesregierung geht davon aus, dass die bestehenden und im Rahmen einer weiteren Grundsatzvereinbarung mit allen Küstenländern zu optimierenden Brandbekämpfungskonzepte ausreichen, um auch den Brand eines Großcontainerschiffs wirksam zu kontrollieren.

25. Aus welchem Grunde wurde im Interessenbekundungsverfahren zur Ausschreibung von Notschleppcharterung eine Ausrüstung der zu charternden Schlepper mit einer oder mehreren hochreißfesten Kunststoffschleppleinen nicht gefordert?

26. Aus welchem Grunde wurde im Interessenbekundungsverfahren zur Ausschreibung von Notschleppcharterung eine Ausrüstung der zu charternden Schlepper mit Flugfunkanlagen, mit Hubschraubern bzw. Überwachungsflugzeugen nicht gefordert?

27. Aus welchem Grunde wurde im Interessenbekundungsverfahren zur Ausschreibung von Notschleppcharterung eine Ausrüstung der zu charternden Schlepper mit hubschraubertauglichen, speziellen Equipmentpacks für die Boardingteams nicht gefordert?

Das Interessenbekundungsverfahren stellt keine Ausschreibung dar und beinhaltet zunächst eine noch zu ergänzende Auflistung von Anforderungskriterien. Dabei bezieht es sich auf die Marktanalyse verfügbarer Kapazitäten von Schleppreedereien. Hier sind zunächst Eckdaten genannt, die es dem jeweiligen Interessenten erlauben, Angebote über verfügbare oder zu bauende Schiffe abzugeben. Spezielle, detaillierte Forderungen über Ausrüstungsgegenstände, die aus der Erfahrung heraus am Markt verfügbar sind, werden in den dem Interessenbekundungsverfahren nachfolgenden Ausschreibungen abgefordert. Dies gilt insbesondere für die Ausrüstung mit einer oder mehreren hochreißfesten Kunststoff-Schleppleinen, Flugfunkanlagen sowie die Ausrüstung des Boarding-Teams. Hubschrauber und Überwachungsflugzeuge werden vom Notschleppkonzept nicht gefordert.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333